

波士頓海傍的發展故事

By Richard Marshall, [EDAW](#)

波士頓海傍一帶，發展歷史源遠流長，最早的一批移民定居於此時，與今天波士頓海傍一帶的面貌，簡直有天淵之別。而鮮為人知的是，波士頓廣闊的海灣，是經年累月，不斷開墾及填海而成。而由填海而成的新增地段包括歷史悠久的碼頭倉庫部份、優質住宅區、市中心商業區海傍、現代化的海港設施、羅根國際機場，以及波士頓重要的公共機構和市政設施。

自19世紀開始，波士頓已是美國的主要貿易海港，最初作為殖民地及歐洲之間的橋樑，後來更作為與太平洋西北區及中國貿易的航道。第一次世界大戰後，波士頓面對激烈競爭及多種運輸工具湧現，加上本身海港基礎設施落後，它的海港地位開始被削弱。在二次大戰後，雖然波士頓仍是北美洲重要港口城市之一，但它的地位已被海事貿易急遽轉型及其他長期因素嚴重打擊。到了1980年，波士頓海港污染非常嚴重，亦成為聯邦及州政府環保訴訟的針對目標。在1984年，州長和立法機關成立麻省水資源管理局(簡稱「MWRA」)，負責重新設計該區的污水輸送、處理及排放的浩大工程。對於不少波士頓人來說，當地得以重現昔日的海港風采，就是MWRA在過去20年不斷努力的成果。可是另有其他兩方面的問題須要處理 - 包括波士頓海港現代化，以及如何就海事商貿及技術改變下，重新編配沿海一帶用地的爭議。

在1960年代，波士頓原本的海傍地帶是市中心/北城，卻由於建設高架中心幹線，令市中心/北城被隔絕。波士頓的「大隧道計劃」(Big Dig)，就是把高速公路建於地底，把海傍一帶與市中心金融區和歷史久遠的北城相連接。碼頭一帶部份古色古香的倉庫大樓保留了下來，而另一些則已清拆並重建為不同的用途，包括新英倫水族館，及鄰近的渡輪碼頭和郵輪碼頭。

東波士頓是羅根國際機場所在地，這一帶的海運貿易歷史長遠，包括Donald McKay建造美國最大的帆船所用的船廠。但現時已棄用甚至成為頹垣敗瓦的倉庫及碼頭卻佔據了東波士頓的三面；而最具魅力及完整部份是面對內港及市中心，這部份地段更成為波士頓最迷人的海濱公園和高尚住宅。

Charlestown海軍船廠啓用於18世紀末，現在仍然停泊著全球最歷史悠久的戰艦及美國大西洋艦隊之旗艦「憲法號」。美國海軍於1974年關閉船廠不久之後，波士頓重建局收購了有關設施，並訂下重建計劃，全新設計基礎設施，並延攬發展商。海軍船廠集古蹟及重新建設於一身，令這一帶成為美國歷史上最大型混合使用的市區重建項目。

南波士頓海傍一帶面積約1000英畝的漲潮海岸，成為市中心金融區、內港及南波士頓一帶的邊界。南波士頓的東半邊仍然是波士頓最長遠海港經濟的核心部份。這一帶是波士頓主要貨櫃箱、散貨支援、郵輪、魚類加工及乾船塢設施的集中地，亦是工業基礎設施。而波士頓西半邊與金融區及繁忙的南站近在咫尺，在這裡有海岬堡水道(Fort Point Channel)上矗立的一排排由古舊建築物改建而成的多用途大樓，包括耗資6.95億美元興建的波士頓全新會展中心，佔地60公頃，屹立西半邊混合使用的海傍地帶，可提供60平方呎展覽用地，此外，更有波士頓世貿中心(重建前為聯邦碼頭)、波士頓漁人碼頭、波士頓海港酒店(Seaport Hotel)，及計劃中的辦公大樓等。而地下高流量巴士專線「銀線」(Silver

Line)則連接整個南波士頓、市中心交通網絡及機場。

要波士頓發展成爲傲視全球的海港城市，非常重要的一是政府與多家大型發展商群策群力。全憑麻省港務局(Massport)及波士頓重建局定期對話，波士頓的海港規劃才能達致成功。

有關網頁:

[Boston Redevelopment Authority](#)

[Boston Harbour Association](#)

[Massachusetts Turnpike Authority — the Big Dig](#)